

## REFLEXIONES SOBRE SEGURIDAD MARITIMA: DEL *TITANIC* AL *COSTA CONCORDIA* (1912 - 2012)

Publicado en *TRANSPORTES XXI*, nº 438, 1 mayo 2012)

La catástrofe del *Titanic* cuyo centenario se conmemora supuso el punto de arranque de toda la actual normativa de seguridad marítima, de manera más representativa el Convenio de Seguridad Marítima de la vida humana en la mar (en inglés SOLAS) y demás normas jurídicas dictadas por la Organización Marítima Internacional (OMI). Los cien años transcurridos desde el hundimiento del *Titanic* coincidente con el accidente del *Costa Concordia* nos hace plantear una pregunta fundamental: los grandes avances tecnológicos y el desarrollo e implementación de una ingente normativa de seguridad marítima durante estos cien años, no descartan racionalmente la posibilidad de un gran accidente marítimo?

El análisis somero comparativo de ambos siniestros, arroja resultados sumamente llamativos: El *Costa Concordia* se quedó sin energía eléctrica y sin luz inmediatamente mientras que el *Titanic* se hundió con las luces encendidas y con las bombas de achique funcionando, a costa del sacrificio vital de los fogoneros. A pesar de tener la misma eslora (longitud) sus instrumentos de navegación eran muy diferentes. El *Titanic* no tenía ni radar ni sonda. Sin embargo, en el caso del *Costa Concordia* todos los oficiales que se encontraban de guardia en el puente de mando escucharon las alarmas de las sondas indicando el fondo, pero ninguno hizo caso. En los cuatro días que duró la navegación, del *Titanic*, se realizaron 3 ejercicios obligatorios para tripulantes y pasajeros, lo que fue especialmente relevante durante la evacuación mientras que en el *Costa Concordia* ninguno para los últimos pasajeros embarcados. El comportamiento de ambas tripulaciones y no digamos sus capitanes E. Smith y F. Schettino, nada tienen que ver. En el *Titanic* su comportamiento fue ejemplar, muriendo además 685 de sus 898 tripulantes, a diferencia del *Concordia*, donde sólo fallecen pasajeros (30).

En ese sentido toda la doctrina científica y de manera muy particular los informes de las comisiones oficiales de investigación de siniestros marítimos apuntan al factor humano como determinante directo de un 30% de los accidentes e indirectamente de un 80 %. El tratamiento del factor humano aparece como esencial en todo siniestro marítimo. Dos circunstancias inciden directamente sobre el mismo: un sector laboral desregulado (a la espera de la entrada en vigor de la Convención de Trabajo Marítimo 2006 (OMI/OIT) y las presiones comerciales ejercidas por las empresas navieras. En el campo de las actividades humanas, ninguna persona abarca tanta responsabilidad como el Capitán del buque. En el *Titanic* viajaban 2227 pasajeros, mientras que en el *Costa Concordia* 4200; vidas que en último término dependían de los respectivos capitanes.

Toda la normativa de seguridad marítima en vigor dictada por Naciones Unidas (OMI), de la UE (Directivas ERIKA) y de los estados nacionales, suponen un avance fundamental e importantísimo (en el sector de cruceros en el año 2011 de 14 millones de pasajeros sólo perdieron la vida once personas) pero no suficiente. Se impone un

cambio de mentalidad importante: la atención a capitanes y a las tripulaciones. Sus condiciones laborales; su formación y de manera particular la gestión operacional de la seguridad marítima; en definitiva una cultura preventiva del riesgo. Los avances tecnológicos parecen obviar el elemento esencial: la persona.

Ni toda la normativa ni la tecnología más desarrollada pueden suplir a la persona: se podrán automatizar las máquinas, dictar cada vez normativas más exigentes, etc.; pero nunca un ordenador, por muy avanzado que sea, podrá suplir al Capitán del buque y la complejidad de sus funciones.

Jaime Rodrigo de Larrucea. Profesor de Derecho Marítimo (UPC). Presidente de la Sección de Derecho Marítimo Iltre. Colegio de Abogados de Barcelona